

## Teilrevision Luftfahrtgesetz – Factsheet

### Hauptbotschaften

- 1) **Sicherung der Betriebszeiten:** An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang dauerhaft zu gewährleisten. Eine Kürzung der Betriebszeiten hätte den Verlust des heutigen Drehkreuzbetriebs zur Folge und würde die Erreichbarkeit der Schweiz signifikant verschlechtern. Am Flughafen Zürich würden mindestens 30% der Langstreckenflüge wegfallen. Das gilt es zu verhindern.
- 2) **Sicherung der Entwicklungsfähigkeiten der Landesflughäfen:** Landesflughäfen sind per se standortgebunden. Es ist wichtig, die möglichen raumpolitischen Entwicklungsgebiete für die Landesflughäfen frühzeitig und langfristig zu sichern.
- 3) **Erhöhung der Sicherheit an den Landesflughäfen:** Sicherheit ist das höchste Gut in der Aviatik. Ein Sanktionsmechanismus für Flughafenhalter bei wiederholten Verstössen von Personal am Boden ist in präventiver und repressiver Hinsicht ein wichtiges Instrument.
- 4) **Keine Ausweitung der BAZL-Kompetenzen auf dem Flugplatzgelände:** Das BAZL ist die Aufsichts- und Genehmigungsbehörde der Luftfahrt und ist bereits heute mit den notwendigen Kompetenzen ausgestattet. Es braucht weder eine carte blanche im Sinne einer Ermächtigungskompetenz, noch muss das BAZL in Arbeiten der Flughafenhalter involviert sein, die sie nachträglich genehmigen muss.
- 5) **Stärkung des SIL und Beschleunigung der Verfahren:** Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt und die zu den Flughäfen zugehörigen Objektblätter bilden wichtige Grundlagen des Flugbetriebs. Diese sind durch die notwendigen Rechtsgrundlagen zu stärken. Damit können Verfahren vereinfacht und beschleunigt und gleichzeitig der administrative Mehraufwand durch unnötige Leerschleifen vermindert werden. Jegliche Möglichkeiten zur Beschleunigung von Verfahren sind zu ergreifen.

### Bedeutung der Landesflughäfen und des Flughafens Zürich

- Die Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel-Mulhouse sind die wichtigsten Luftfahrt-Infrastrukturanlagen der Schweiz und stellen die Luftanbindung der Schweiz sicher.
- Die internationale Anbindung ist für die Schweiz von elementarer Bedeutung – für Tourismus, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft.
- Der Flughafen Zürich ist das einzige interkontinentale Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz.
- Er bindet die Schweiz an die wichtigsten Metropolen dieser Welt an.
- Der Flughafen Zürich ist auf gute Rahmenbedingungen angewiesen, um möglichst viele Direktverbindungen anbieten zu können, um den Bundesauftrag zu erfüllen.
- Dazu gehören konkurrenzfähige Betriebszeiten, eine leistungsfähige aviatische Infrastruktur am Boden und in der Luft sowie der Erhalt eines Luftverkehrsdrehkreuz.
- Die langfristige Anbindung der Schweiz an die Welt muss weiterhin sichergestellt werden.

### Aufsichtskompetenzen – Artikel 16

- Für die Sicherheit sind primär die Organisationen der Luftfahrt zuständig (Flughäfen, Flugsicherung, Airlines, Unterhalts- und Herstellerbetriebe).
- Dem BAZL obliegt das Safety-Management-System dieser Akteure zu beaufsichtigen. Entsprechend ist die Aufsichtskompetenzen des BAZL unbestritten.
- Artikel 16 E-LFG sieht eine unnötige und erhebliche Erweiterung der BAZL-Kompetenzen vor, die es so nicht braucht. Eine Ermächtigungskompetenz ist beim BAZL nicht angezeigt.
- Staatliches Handeln ist rechtfertigungsbedürftig und muss verhältnismässig sein.
- Damit eine Handlung angebracht ist, braucht es ein Verdachtsmoment.
- Der aktuelle Vorschlag führt lediglich zu einem administrativen Mehraufwand ohne Nutzen.
- Aufwand und Ertrag sind gegenüberzustellen und staatliches Handeln auf das Wesentliche und Nötigste zu beschränken.
- Artikel 16 ist in diesem Sinne zu korrigieren.

**Art. 16 ist folgendermassen zu ergänzen/anzupassen:**

<sup>2</sup> Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind zur Erfüllung ihrer Aufsichtsaufgaben ~~nötigenfalls~~ jederzeit und ohne räumliche Einschränkung berechtigt, bemannte und unbemannte Luftfahrzeuge sowie Flugkörper, andere Transportmittel und betriebliche Räumlichkeiten und Areale der beaufsichtigten Organisationen und Unternehmen zu betreten und zu untersuchen, ~~soweit es die Aufsicht über die Luftfahrt gemäss Artikel 3 sowie den internationalen Vereinbarungen der Schweiz erfordert~~. Zutrittsberechtigungen, die aus technischen Gründen notwendig sind, sind ihnen ~~sofort und unentgeltlich~~ ohne Verzug gegen Erstattung der anfallenden Kosten auszustellen.

<sup>3</sup> Die Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter ~~oder Bevollmächtigten~~ des BAZL sind weiter nötigenfalls berechtigt:

- a. in ~~sämtliche~~ Aufzeichnungen und Unterlagen, Daten, Verfahren und andere Materialien der beaufsichtigten Organisationen, die in Bezug auf die Flugsicherheit oder Luftsicherheit von Bedeutung sein können, Einsicht zu nehmen und davon Kopien, Fotografien und Aufzeichnungen zu erstellen oder Auszüge zu verlangen;
- b. ~~jederzeit~~ Auskünfte und Erklärungen von den beaufsichtigten Organisationen einzuholen und ihnen ~~verbindliche~~ zweckdienliche Anweisungen zu erteilen.

<sup>3bis</sup> Auf dem Weg aufsichtsrechtlicher Massnahmen dürfen anderweitige rechtliche Vorschriften, insbesondere zum Schutz Betroffener, nicht missachtet oder umgangen werden.

<sup>3ter</sup> Auf Verlangen von Betroffenen erlässt das BAZL zu einer beabsichtigten Massnahme eine rechtsmittelfähige Verfügung, wobei auch über die vorzeitige Vollstreckbarkeit der Massnahme zu entscheiden ist.

**Betriebszeiten – Artikel 36a<sup>bis</sup> Absatz 2**

- **Der bisherige Absatz 2 soll im bestehenden Wortlaut beibehalten werden.**
- Der Bundesrat präzisiert in der Antwort zur [Motion Kutter](#), dass der Bestandesschutz schon heute für die Betriebszeiten gilt. «Die bestehenden Betriebszeiten sind damit hinreichend gewährleistet, dies insbesondere auch aufgrund der im LFG verankerten Besitzstandsgarantie, mit welcher verlangt und sichergestellt ist, dass die Flughäfen Zürich und Genf die ihnen gemäss SIL zugewiesene Funktion erfüllen können.»
- Es fehlt jedoch an einer Präzisierung (klare Regulierung) auf Gesetzesstufe, weshalb die bestehende Regelungslücke geschlossen werden muss.
- Denn die gute Anbindung der Schweiz wird immer wieder in Gerichtsverfahren in Frage gestellt.
- Deshalb stehen die Betriebszeiten an den Landesflughäfen in fast jedem Rechtsmittelverfahren über Änderungen zu den Betriebsreglementen zur Debatte, obschon der Bundesrat die Betriebszeiten im SIL-Objektblatt festgesetzt hat.
- Das Resultat sind jahrelange Verfahren, unnötige Verzögerungen bei der Einführung wichtiger Sicherheitsmassnahmen sowie fehlende Rechtssicherheit.
- Die Absicht des Bundesrats ist eine klare Konkretisierung: «In der laufenden LFG-Revision ist vorgesehen, die Besitzstandsgarantie der Landesflughäfen Genf und Zürich auch in ihrem betrieblichen Umfang explizit in der Gesetzesbestimmung zu erwähnen.»
- Dafür soll Absatz 3 eingeführt werden.

**Art. 36a<sup>bis</sup> Abs. 2 soll im ursprünglichen Wortlaut beibehalten werden:**

**2 Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.**

### Betriebszeiten – Artikel 36a<sup>bis</sup> Absatz 3

- Mit der Beibehaltung von Absatz 2 wird sichergestellt, dass der Bestandesschutz – wie vom Bundesrat erwähnt – übergeordnet gilt.
- Absatz 3 konkretisiert den Bestandesschutz, um die nötige Rechtssicherheit für die Wahrung und Gewährleisten der aktuellen Betriebszeiten sicherzustellen.
- Bereits heute sind die Betriebszeiten der Landesflughäfen im europäischen Vergleich sehr kurz. Am einzigen interkontinentalen Drehkreuz der Schweiz – dem Flughafen Zürich – gelten sogar die kürzesten Betriebszeiten vergleichbarer Drehkreuzflughäfen in Europa.
- Die Betriebszeiten an den Landesflughäfen sind mindestens im bisherigen Umfang dauerhaft zu gewährleisten (Status Quo).
- Damit soll die Anbindung der Schweiz an die Welt sichergestellt werden.
- Eine Kürzung der Betriebszeiten hätte – insbesondere am Flughafen Zürich – den Verlust des heutigen Drehkreuzbetriebs zur Folge und würde die Erreichbarkeit der Schweiz signifikant verschlechtern.
- Am Flughafen Zürich würden mindestens 30% der Langstreckenflüge wegfallen, der volkswirtschaftliche Verlust wird gemäss einer Intraplan-Studie aus dem Jahr 2018 mit 1.6 Milliarden Franken und 8'000 Arbeitsstellen beziffert. Das gilt es zu verhindern.
- Es braucht die Unterstützung für eine explizite Regelung der Betriebszeiten im Luftfahrtgesetz und die Wahrung des Status Quo an den Landesflughäfen.

#### **Art. 36a ist folgendermassen zu ergänzen – Abs. 3 (neu)**

**3 An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.**

### Projektierungszonen – Artikel 37n

- In der Schweiz ist Raum ein knappes Gut, mit dem umsichtig umgegangen werden soll.
- Es ist heute schwierig abzuschätzen, wann und wo der Bedarf entsteht. Umso wichtiger ist es bereits heute, zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern.
- Flughafenareale unterstehen in raumplanerischer Hinsicht dem Bund und sind per se standortgebunden.
- Bei den Landesflughäfen und speziell beim Flughafen Zürich ist das Areal über den SIL-Perimeter bereits vorab definiert.
- Insbesondere beim grössten Landesflughafen und dem einzigen interkontinentalen Drehkreuz der Schweiz ist aufgrund der im Land vorherrschenden Raumknappheit eine Verlagerung des Standorts unrealistisch, wenn nicht sogar völlig unmöglich.
- Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass der Flughafen Zürich auch die nächsten 75 Jahren am gleichen Standort den vom Bund zugewiesenen Auftrag erfüllen wird und das Kriterium der Standortgebundenheit erfüllt ist.
- Gemäss Bundesrat limitieren zudem die begrenzte Infrastruktur sowie Einschränkungen in den Betriebsreglementen die kommerzielle Luftfahrt an den Landesflughäfen zusätzlich.
- Umso wichtiger ist es, künftige Gebiete, in denen sich der Flughafen entwickeln soll, freizuhalten.

#### **Art. 37n ist folgendermassen anzupassen:**

Das BAZL kann von Amtes wegen oder auf Antrag des Konzessionärs, der Flugsicherung, des Kantons oder der Gemeinde für genau bezeichnete Gebiete Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke ganz oder teilweise freizuhalten, die:

- a. für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden; oder

- b. innerhalb eines im SIL festzusetzenden Flughafenperimeters oder ~~Gebietes mit Lärmbelastung oder Hindernisbegrenzung liegen~~ in Gebieten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig flugbetriebsbedingten Baubeschränkungen unterliegen werden.

### Projektierungszonen – Artikel 37p

- Bewilligungs- sowie anschliessenden Rechtsmittelverfahren nehmen immer mehr Zeit in Anspruch.
- Projektierungszonen sollen neu auf 10 Jahre befristet sein.
- Bei Verfahrensdauer von 20 und mehr Jahren ergibt das eine administrative Entlastung und eine Erhöhung der Rechtssicherheit und Entwicklungsfähigkeit.
- Die Verlängerungsmöglichkeiten sollen weiterhin gegeben sein.
- Beispiel Pistenverlängerung: die Projektierungszone am Ende der Piste 28 musste dreimal aufgelegt werden, was zu einem administrativen Mehraufwand und Leerlauf führte. Die Projektierungszone musste sogar nach der gewonnenen Volksabstimmung verlängert werden.
- **Absatz 1 soll angepasst werden, Absätze 2 und 3 werden ausdrücklich begrüsst.**

### Art. 37p ist folgendermassen zu ergänzen/anzupassen:

<sup>1</sup> Projektierungszonen fallen mit der rechtskräftigen Festlegung der Baulinien, spätestens aber nach zehn fünf Jahren dahin; sie können maximal zweimal um höchstens fünf drei Jahre verlängert werden. Ist eine Projektierungszone hinfällig geworden, so kann eine neue Projektierungszone mit ganz oder teilweise gleichem Perimeter festgelegt werden.

### Datenschutz – Artikel 107ff.

- Die Nutzung der Technologien soll durch zeitgemässe Gesetze erlaubt werden. Das LFG muss hierfür den aktuellen Datenschutzbestimmungen angepasst werden.
- Die Verwendung von heute standardisierter Technologie bedürfen einer Rechtsgrundlage. Dazu gehören u.a. die Biometrie.
- Ebenso soll das EU-Recht übernommen werden, um Entwicklungen nicht zu verpassen.
- **Die Artikel 107ff. sind anzupassen.**
- Die aktuelle Gesetzeslage ist teilweise zu vage oder deckt die bestehenden Datenbearbeitungen nur bei extensiver Auslegung ab.
- Es sollen die nötigen gesetzlichen Grundlagen für die Datenbearbeitungen geschaffen werden, die der Erfüllung der Aufgaben des Flughafenhalters dienen, insbesondere im Rahmen der Zutrittskontrolle, der Vorfal- und Unfalluntersuchung, der Verfolgung von Verstössen gegen das Betriebsreglement.

### Art. 107a<sup>bis</sup> ist neu einzufügen:

<sup>1</sup> (neu) Flughafenhalter und von diesen beauftragte Dritte, können zur Erfüllung ihrer Aufgaben Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerter Personendaten, namentlich für solche Zwecke bearbeiten, die dem sicheren und ordnungsgemässen Flughafenbetrieb dienen, insbesondere im Rahmen der Zutrittskontrolle, der Vorfal- und Unfalluntersuchung, der Verfolgung von Verstössen gegen das Betriebsreglement, der Sicherstellung von Ausbildungsqualifikationen, der Aufzeichnung sicherheitsrelevanter Kommunikation und der Abwicklung von Ansprüchen aus Lärmklagen.

- Für die Weiterleitung von Personendaten an Dritte, fehlen die gesetzlichen Grundlagen.
- Diese sind für einen ordentlichen Flughafenbetrieb grösstenteils unerlässlich.
- Die Grundzüge der Bekanntgabe von Personendaten sollen im Gesetz geregelt werden.
- Dies entbindet die Flughafenhalter nicht, die Daten gemäss den Grundsätzen von Art. 6 des Datenschutzgesetzes rechtskonform zu bearbeiten.

**Art. 107a<sup>ter</sup> ist einzufügen:**

1-(neu) Flughafenhalter dürfen Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerten Personendaten folgenden Behörden und Dritten bekanntgeben:

- a) Sicherheits- und Strafverfolgungsorganen des Bundes und der Kantone;
- b) Luftverkehrsunternehmen;
- c) Unternehmen, welche Aufgaben im Bereich der Abfertigung und Passagierbetreuung erbringen.

2 (neu) Der Flughafenhalter ist berechtigt, Daten an Dritte bekanntzugeben, soweit dies für den ordnungsgemässen und sicheren Betrieb des Flughafens sowie die Aufgabenerfüllung des Datenempfängers erforderlich ist.

- Heutige Technologien erlauben weitere Anwendungsmöglichkeiten wie ein komplettes digitales und vereinfachtes Reiseerlebnis auf der Basis eines Kundenprofils und biometrischer Daten ergeben.
- Dank der Vernetzung der verschiedenen Systeme, insbesondere auch auf internationaler Ebene (z.B. Schengen-Raum), könnten physische Kontrollen grossmehrheitlich entfallen.
- Die technologischen Möglichkeiten für die Verbesserung von Passagierprozessen nimmt dauernd zu und werden bei ausländischen Flughäfen bereits kontinuierlich umgesetzt.
- Beispielsweise könnte mit einem Tracking von Passagieren sichergestellt werden, ob ein Passagier oder bereits auf dem Weg ans Gate ist und das Boarding noch offengehalten werden soll, oder ob davon ausgegangen werden muss, dass ein Passagier nicht mehr rechtzeitig zum Flugzeug gelangt. Dies leistet einen Beitrag an die Verbesserung der betrieblichen Abläufe und Verspätungen über den Tagesverlauf zu reduzieren.
- Auch könnten beispielsweise verschiedene Flughafenprozesse (Check-In, Boarding etc.) ohne Dokumente durchgeführt werden. Denkbar sind diverse weitere Prozessoptimierungen.
- Durch die Nutzung der Digitalisierung (aktuell Biometrie) können auch viele operative Flughafenprozesse vereinfacht und damit die Effizienz gesteigert werden. Dies leistet ebenfalls einen Beitrag an die Reduktion von Verspätungen in den Nachtrandstunden.
- An verschiedenen europäischen Flughäfen wurde das bereits getestet bzw. steht kurz vor der Einführung. Die Schweiz sollte die gesetzlichen Grundlagen schaffen, damit die Nutzung der aktuellen Technologie unter Wahrung des Datenschutzes möglich ist.

**Art. 107c ist folgendermassen zu ergänzen/anzupassen:**

<sup>1</sup> Die Flughafenhalter und Luftverkehrsunternehmen können für die **Sicherheitskontrollen** Zutrittskontrollen an Flughäfen zum Zwecke der Überprüfung der Identität:

- a) von Passagieren biometrische Personendaten ~~das Gesichtsbild~~ mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten vergleichen;
- b) von Personen mit Flugbesatzungsausweis, Flughafenausweis, einem gültigen Ausweis des BAZL oder SUST biometrische Personendaten mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten vergleichen.

<sup>2</sup> ~~Für Überprüfungen gemäss Absatz 1 ist die ausdrückliche Zustimmung der betroffenen Person erforderlich. Sie kann diese jederzeit widerrufen; in diesem Fall werden die erhobenen biometrischen Daten vernichtet.~~ Der Bundesrat kann Datenbearbeitungen der Flughafenhalter und Luftverkehrsunternehmen gemäss Art. 34 Abs. 2 DSG im Rahmen von zeitlich beschränkten Pilotversuchen bewilligen, um damit deren praktische Umsetzbarkeit und Akzeptanz in der Bevölkerung zu prüfen. Dabei sind von den Flughafenhaltern und Luftverkehrsunternehmen ausreichende Massnahmen zu treffen, um einen Eingriff in die Grundrechte der betroffenen Personen auf ein Mindestmass zu begrenzen. Der Bundesrat kann dazu vorgängig die Stellungnahme des Eidgenössischen Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragten einholen.

## Just Culture – Artikel 237 StGB

- **Die Einführung von Just Culture ist explizit zu begrüßen.**
- Just Culture (dt. Fehlerkultur) beschreibt eine Kultur des Vertrauens, im Rahmen derer Mitarbeitende einer Organisation sicherheitsrelevantes Fehlverhalten melden können, ohne dass sie deshalb in jedem Fall negative Konsequenzen fürchten müssen. Solche negativen Konsequenzen können etwa eine Strafverfolgung oder eine Kündigung sein.
- Just Culture ist in der Luftfahrt ein anerkanntes und täglich gelebtes Verfahren, um die Sicherheit zu erhöhen.
- Demgegenüber stehen allerdings rechtliche Hürden im Weg.
- Will man effektiv die praxistaugliche rechtliche Basis für eine Just Culture legen, dürfen die Hürden für die Betroffenen nicht zu hoch sein, sonst werden diese im Zweifel lieber sich selber schützen, als sich im Interesse der Sicherheit unnötig zu exponieren.
- In diesem Sinn sollte es für eine Strafverschöpfung ausreichen, dass ein Betroffener sich ernsthaft um die Aufklärung der relevanten Fakten bemüht und insofern einen achtenswerten Beitrag zur Sicherheitsuntersuchung geleistet hat.

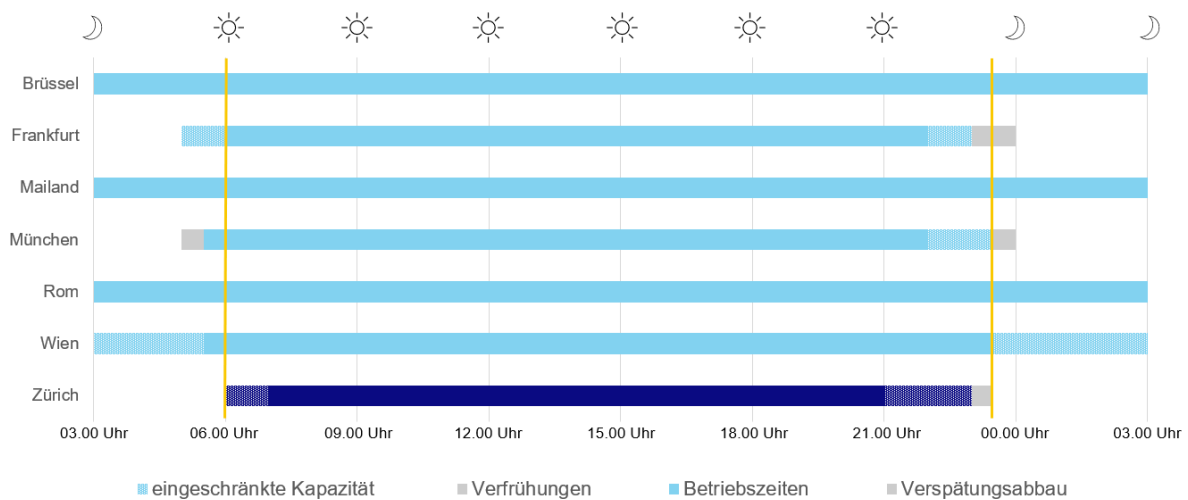
### **Art. 237 Ziff. 3 StGB ist folgendermassen zu ergänzen/anzupassen:**

3. Handelt der Täter fahrlässig, sieht die zuständige Behörde von der Strafverfolgung, der Überweisung an das Gericht oder der Bestrafung ab, wenn das Verschulden des Täters gering ist und er ernstzunehmende ~~alle zumutbaren~~ Anstrengungen unternommen hat, um die in Zusammenhang mit der Tat stehende behördliche Sicherheitsuntersuchung zu unterstützen.

### Volkswirtschaftliche Kennzahlen des Flughafens Zürich

- **Anbindung an die Welt:** Der Flughafen Zürich bietet mit rund 208 direkten Flugverbindungen in 70 Ländern eine wichtige Anbindung der Schweiz an die Welt.
- **Nachfrage nach Reisen:** Das Reisebedürfnis der Gesellschaft ist ungebrochen. Im Jahr 2023 verzeichneten die Landesflughäfen über 50 Millionen Flugpassagiere in der Schweiz. Im Vorpandemiejahr 2019 flogen über 31 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich, für das Jahr 2024 werden 31 Millionen Passagiere erwartet.
- **Wertschöpfung:** Der Flughafen Zürich ist mit einer Wertschöpfung von CHF 7 Milliarden pro Jahr ein wichtiger Wirtschaftsakteur in der Schweiz. Jeden Tag stellen über 30'000 Mitarbeitende aus über 300 verschiedenen Unternehmen einen reibungslosen Ablauf am Flughafen Zürich sicher.
- **Tourismus:** 35% der ausländischen Gäste erreicht die Schweiz per Flugzeuge.
- **Erreichbarkeit:** 44% der wichtigsten europäischen Wirtschaftsstandorte sind innerhalb 3.5h erreichbar. Ohne Flughafen Zürich sind es noch 11%.
- **Luftfracht:** 1'200 Tonnen Luftfracht werden täglich am Flughafen Zürich abgewickelt, 98% davon als sogenannte «belly freight» im Bauch von Langstreckenmaschinen. Insgesamt werden rund 50% der wertmässigen Exporte der Schweiz per Flugzeug transportiert. Dazu gehören hochwertige, verderbliche und zeitkritische Waren wie spezielle Ersatzteile für Industriemaschinen und Medikamente sowie Uhren, Schmuck und Valoren.

### Betriebszeiten der Drehkreuze der Lufthansa-Gruppe im Vergleich



Stand: 07.11.2024